

Herr Landesstatthalter
Ing. Christof Bitschi
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 28. November 2024

Übergangene Empfehlungen des Rechnungshofs: Wie gefährdet sind unsere Brücken?

Sehr geehrter Herr Landestatthalter,

Sie befinden sich gerade in der Situation, in der es zu beweisen gilt, ob eine „blaue“ Spitze in Sachen Ressortzuständigkeit einen Unterschied zu „schwarzen“ Zuständigkeiten macht. Als der erste Bericht des Rechnungshofs „Brückenerhaltung in Vorarlberg“¹ Anfang des Jahres 2022 veröffentlicht wurde, war Ihr Regierungskollege Landesrat Tittler für das betreffende Ressort in Verantwortung und stellte sich somit auch im Kontrollausschuss (dessen Vorsitz Sie als Obmann-Stv. gerade in der entsprechenden Sitzung am 23.3.2022 innehatten) den Fragen der Abgeordneten. Im Vorfeld ließ Ihr Vorgänger in verkaufsfördernden Unterüberschriften den Bericht so kommentieren: Er bewerte den Bericht insgesamt als positiv. Die Argumentation folgte einer kreativen Brücke zu den Mindestanforderungen an die Infrastruktur in Vorarlberg: Es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der Tragfähigkeit oder der Sicherheit der Brücken, auch der als kritisch eingestuften.²

Trotzdem enthielt der Bericht des Rechnungshofs elf Empfehlungen an das Land Vorarlberg, welche durch den Rechnungshof Anfang des Jahres 2024 in einer Follow-up-Überprüfung erneut untersucht wurden. Die Kurzfassung des Rechnungshofs lautet: Das Land Vorarlberg setzte von elf überprüften Empfehlungen des Vorberichts eine zur Gänze um, sechs teilweise und drei nicht. [...] Es bestand daher nach wie vor erheblicher Handlungsbedarf.“³ Die Argumentationen der Vorarlberger Landesregierung, weshalb der Umsetzungsstand mancher Empfehlung ins Stocken geraten ist oder Empfehlungen gar nicht erst angegangen wurden, ist in einigen Fällen abenteuerlich. Zumal manche Empfehlungen Einsparungspotentiale und Erleichterungen für Gemeinden mit sich brächten, die Ihre Fraktion inhaltlich in der Sitzung des Kontrollausschusses unterstützten. Darüber hinaus wagen die Berichte des Rechnungshofs Blicke in die Zukunft und weisen fundiert darauf hin, dass Investitionsstaus zu erheblichen künftigen Mehrausgaben führen könnten.⁴ Da liest sich das selbst gesteckte Ziel des damaligen Landesrates Tittler: „Brücken in der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht)

1 Reihe VORARLBERG 2022/1 Bericht des RH

2 [Sämtliche Brücken des Landes werden laufend geprüft und bewertet](#)

3 S. 5 Reihe VORARLBERG 2024/4 Bericht des RH

4 Vgl. S 12. Reihe VORARLBERG 2022/1 Bericht des RH. Vgl. S. 12 Reihe VORARLBERG 2024/4 Bericht des RH

sind zu vermeiden⁵ derart ambitionslos, dass es glatt ein Bestandteil Ihres neuen Arbeitsprogramms sein könnte.

Fern aller Polemik geht es um die Sicherheit und das Steuergeld der Menschen, die in Vorarlberg leben. Die mehreren hundert Brücken erfüllen einen unverzichtbaren Dienst am wirtschaftlichen und sozialen Leben und stehen in Sachen Relevanz konträr zu dem von der Landesregierung drei Monate nach Erscheinen des ersten RH-Berichts eingeräumten Investitionsstaus.⁶ Der Bericht des Rechnungshofs über den Zustand der Brücken Anfang 2022 hätte die Funktion haben können, der Landesregierung sowie den Regierungsfractionen die notwendige Ernsthaftigkeit nahezu legen. Doch die Tatsache, dass das selbst gesteckte, unverbindliche Erhaltungsziel, „Brücken in der Zustandsklasse 4 (schlecht) sind laufend zu sanieren, um einen Investitionsstau zu vermeiden, zumindest darf sich der Anteil der Brücken in der Zustandsklasse 4 nicht weiter erhöhen.“⁷ noch immer aufrecht zu sein scheint, sowie, dass es ein mündliches Einvernehmen zwischen Ihrem Vorgänger und der Abteilung Straßenbau gäbe, „dass Einschränkungen der Benutzbarkeit der Brücken zu vermeiden seien“⁸ deuten darauf hin, dass die Empfehlungen des Rechnungshof keine erkennbare Wirkung beim Brückenerhalter erzielt haben.

Letztlich werden diese Ausführungen auch durch messbare Fakten bestätigt. Die unverbindlichen, selbst gesteckten Ziele bleiben nicht nur in ihrer Ambitionslosigkeit unerreicht, sondern auch in ihrer Erfüllung:

- Der Anteil der Brücken in den Zustandsklassen 4 (schlecht) und 5 (sehr schlecht) nahm
 - bezogen auf die Brückenanzahl zu (von 10,46 % auf 11,40 %),
 - bezogen auf die Brückenfläche ab (von 22,57 % auf 20,74 %). Der Grund für die Verbesserung in der Zustandsklasse 4 bezogen auf die Brückenfläche war dabei dem Neubau einer großen Brücke (Rheinbrücke Hard–Fußach) mit rd. 6.200 m² geschuldet.
- Der Anteil der Brücken in der Zustandsklasse 5 nahm zu:
 - von 0,33 % auf 0,65 % bezogen auf die Brückenanzahl bzw.
 - von 0,90 % auf 2,51 % bezogen auf die Brückenfläche.⁹

Aus diesen Gründen richten wir gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags folgende

A N F R A G E

an Sie:

⁵ Vgl. S 24 Reihe VORARLBERG 2024/4 Bericht des RH

⁶ Vgl. Sitzung des Kontrollausschusses am 23.3.2022

⁷ Vgl. S. 24 Reihe VORARLBERG 2024/4 Bericht des RH

⁸ ebd. S 24f

⁹ ebd. S 28

1. Ihr Vorgänger sprach in der Sitzung des Kontrollausschusses am 23.3.2022 von einem Investitionsstau. Wurden in den Voranschlägen für die Jahre 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 Mittel für die Sanierungen von Brücken budgetiert? Falls ja, wie hoch waren diese jeweiligen Mittel, wurden diese völlig ausgeschöpft und wie viele hätten Sie tatsächlich benötigt?
2. Der Rechnungshof empfiehlt die „Einrichtung einer landesweiten Prüfstelle für Landes- und Gemeindebrücken“¹⁰. Laut dem Bericht lehnte das Land Vorarlberg mangels Personal ab und es liege auch keine Kosten-Nutzen-Analyse dazu vor.¹¹ Es hätte zwar Gespräche mit dem Gemeindeverband hinsichtlich der Evaluation möglicher Kooperationen gegeben (Juli 2022), jedoch wurden keine weiteren Schritte unternommen.¹²
 - a. Hat der Gemeindeverband ein Ergebnis an das Amt der Vorarlberger Landesregierung übermittelt, das ein mögliches Interesse der Gemeinden an einer landesweiten Prüfstelle abbildet? Falls ja, was waren die Ergebnisse dieser *Umfrage*?
 - b. Hat die Abteilung Straßenbau des Amtes der Vorarlberger Landesregierung zum Zwecke zur Durchführung von Schulungen zu Brückenprüfungen und Pflichten nach dem Straßengesetz Bildungseinrichtungen kontaktiert? Wenn ja, wann, welche und sind konkrete Termine zustande gekommen (Falls ja, wann?)?
 - c. Im Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 steht, dass „das Land Vorarlberg den Vorarlberger Gemeindeverband auf eine Schulung im September 2022 in Wien hinwies“.¹³ Haben Sie, Ihr Vorgänger oder Ihre nachgeordneten Abteilungen weitere Schritte für diesbezügliche Schulungen unternommen? Wenn ja, welche?
 - d. Ist nach dem Juli 2022 ein weiterer Termin zwischen dem Land Vorarlberg und dem Vorarlberger Gemeindeverband zustande gekommen, um eine landesweite Prüfstelle zu erörtern? Falls ja: Wann; wer war dabei; was waren die Inhalte und Ergebnisse dieses Termins; weshalb wurde dem Rechnungshof gegenüber das Gegenteil behauptet? Falls nein: Weshalb ist kein Folgetermin zustande gekommen?
3. Was sind Ihrer Meinung nach mögliche Gründe, weshalb das in den Jahren 2020 bis 2023 kostenpflichtig zur Verfügung gestellte Brückeninspektionsgerät inklusive Personal für die Erhebung des Erhaltungszustands von Brücken pro Jahr lediglich von einer Gemeinde in Anspruch genommen wurde?
4. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dass es an möglichen Kooperationen mit Synergieeffekten mit dem Gemeindeverband interessiert sei, der Gemeindeverband jedoch keinen Bedarf für Kooperationen gesehen hätte.
 - a. Setzte sich Ihr Vorgänger nicht genug beim Gemeindeverband für diese Kooperationen ein?

10 S 7 Reihe VORARLBERG 2024/4

11 vgl. ebd.

12 vgl. ebd.

13 S 21 Reihe VORARLBERG 2024/4

- b. Werden Sie sich diesbezüglich stärker beim Gemeindeverband einsetzen?
 - c. Welche Schritte werden Sie konkret unternehmen?
- 5. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dieses hätte keine ausreichenden Ressourcen für die Umsetzung von Empfehlungen, um Synergiepotenziale bei der Erhebung des Erhaltungszustands und bei der baulichen Erhaltung von Brücken auszuschöpfen.
 - a. Wieso setzen Sie sich beim Finanzreferenten der Landesregierung nicht für ausreichend finanzielle Mittel ein?
 - b. In welchem Umfang müssten Ihrerseits die Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit Sie diese als ausreichend und angemessen erachten würden?
- 6. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dass weiterhin die Bereitschaft bestehen würde, „an einer Evaluierung mitzuwirken sowie die Gemeinden über die Pflichten als Straßenerhalter zu informieren (z.B. durch Kurse in der Verwaltungsakademie des Landes), sofern die Gemeinden bzw. der Vorarlberger Gemeindeverband daran interessiert seien.“¹⁴
 - a. Weshalb stoßen bzw. stießen Sie oder Ihr Vorgänger diese Prozesse nicht aktiv an und sollten Sie oder Ihr Vorgänger diese Prozesse aktiv angestoßen haben, weshalb blieben Sie oder Ihr Vorgänger erfolglos?
- 7. Erachten Sie die folgenden unverbindlichen Erhaltungsziele als ausreichend und gegenüber den hart arbeitenden Menschen in Vorarlberg als angemessen? Bitte um Begründung.
 - a. Die Benutzbarkeit für die Verkehrsteilnehmenden und damit die Tragfähigkeit der Brücken dürfen nicht eingeschränkt werden.
 - b. Brücken in der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) sind zu vermeiden.
 - c. Brücken in der Zustandsklasse 4 (schlecht) sind laufend zu sanieren, um einen Investitionsstau zu vermeiden; zumindest darf sich der Anteil der Brücken in der Zustandsklasse 4 nicht weiter erhöhen.
- 8. Wie hat sich im Zeitraum zwischen 2019 und 2024 die Anzahl an Brücken in der Zustandsklasse 5 entwickelt?
- 9. Wie hat sich im Zeitraum zwischen 2019 und 2024 die Anzahl an Brücken in der Zustandsklasse 4 entwickelt?
- 10. Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die Landesregierung die Erhaltungsziele erreicht?
- 11. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 hat das Land Vorarlberg im November 2021 das Projekt „Werterhaltungsstrategie Landesstraßen“ gestartet. Davon waren laut Projektauftrag sämtliche Anlagen der Landesstraßen (wie Brücken) umfasst. Das Projektende war mit März 2023 geplant und das Land Vorarlberg schätzte die Kosten auf 90.000 Euro. Im Februar 2023 prognostizierte der externe Partner das Gesamtprojekt auf 250.000 Euro. Parallel dazu startete das Land Vorarlberg mit demselben Konsulenten im November 2022 ein Pilotprojekt bei 50 Brücken. Der beauftragte Konsulent konnte den Abgabetermin nicht einhalten und legte das Ergebnis nur als Entwurf vor.
 - a. Welche Kosten sind durch das im November 2022 gestartete Pilotprojekt entstanden?

- b. Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung vor Durchführung des Pilotprojekts eine Leistungsvereinbarung oder ähnliches abgeschlossen? Falls ja:
 - i. Welcher Leistungsumfang war zu welchen Konditionen angeboten?
 - ii. Rechtfertigte die Leistungsvereinbarung die unter Punkt a. entstandenen Kosten?
 - c. Wussten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung vor Auftragsvergabe, welche Kosten durch das Pilotprojekt für 50 Brücken entstehen werden?
 - i. Falls ja: Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken hochgerechnet?
 - ii. Falls nein: Weshalb haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung den Auftrag dennoch erteilt?
 - d. Sollten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken hochgerechnet haben: wäre die im Februar 2023 prognostizierte Summe von 250.000 bereits früher für Sie, Ihren Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung absehbar gewesen? Weshalb haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung den Auftrag für das Pilotprojekt trotz absehbarer prognostizierter Kosten in Höhe von über 200.000 Euro erteilt?
 - e. Sollten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken nicht hochgerechnet haben: Weshalb haben Sie die Kosten nicht hochgerechnet?
12. Laut Bericht fand im Jahr 2024 eine neue Ausschreibung für die Vergabe einer Werterhaltungsstrategie statt.
- a. Bis wann erhalten wir von Ihnen eine umfassende Strategie zur Brückensanierung?
 - b. Mit welchen Kosten rechnen Sie, die bei der Erstellung der Strategie entstehen werden?
 - c. Ist davon auszugehen, dass der zweite Anlauf für die Erstellung einer Werterhaltungsstrategie fertiggestellt wird? Falls ja, was werden Sie anders machen als beim ersten Mal? Falls nein, weshalb nicht?

Mit bestem Dank für eine ausführliche Beantwortung,

Herrn LAbg. Ing. Reinhold Einwallner und
Herrn KO Mario Leiter
Landtagsklub SPÖ
Landhaus
6900 Bregenz

im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 19. Dezember 2024

Betreff: LT-Anfrage vom 28.11.2024; Zl. 29.01.010; Übergangene Empfehlungen des Rechnungshofs: Wie gefährdet sind unsere Brücken?

Sehr geehrter Herr LAbg. Einwallner, sehr geehrter Herr KO Leiter,

ihre gemäß §54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages an mich gerichtete Anfrage beantworte ich wie folgt:

- 1. Ihr Vorgänger sprach in der Sitzung des Kontrollausschusses am 23.3.2022 von einem Investitionsstau. Wurden in den Voranschlägen für die Jahre 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 Mittel für die Sanierungen von Brücken budgetiert? Falls ja, wie hoch waren diese jeweiligen Mittel, wurden diese völlig ausgeschöpft und wie viele hätten Sie tatsächlich benötigt?**

Im genannten Zeitraum wurden die in der nachfolgenden Tabelle angeführten Werte für die Instandsetzung und den Ersatzneubau von Brücken budgetiert bzw. abgerechnet. Aufwendungen für die laufende (nicht werterhöhende) Instandhaltung, sind dabei nicht berücksichtigt. In den Daten mitenthalten sind auch die Aufwendungen für den Ersatzneubau der Rheinbrücke Hard-Fußach, nicht aber die Neubauten, die in Zusammenhang mit den Projekten „Rheintal Mitte“ und „Stadtunnel Feldkirch“ neu errichtet wurden.

Die Differenzen zwischen Budget und tatsächlichen Ausgaben sind auf den jeweiligen Baufortschritt bzw. den Zeitpunkt der Rechnungslegung durch die AN zurückzuführen. Die Sicherstellung der jährlichen Bedeckung erfolgt durch Umschichtungen innerhalb des Bauprogramms der Abteilung Straßenbau (VIIb). Insbesondere im Budgetjahr 2020 konnten deutlich mehr Leistungen für den Ersatzneubau der Rheinbrücke Hard-Fußach durch zeitliche Verschiebung der Ausführung bzw. Abrechnung anderer Projekte abgerechnet und verbucht werden. Die dadurch freiwerdenden Budgetmittel bei der Rheinbrücke im Jahr 2025 konnten für die verschobenen Projekte bzw. Abrechnungen

genutzt werden. Im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 2023 wurden für Instandsetzungen und Ersatzneubauten von Landesstraßenbrücken jährlich Mittel in Höhe von € 21,7 Mio. budgetiert und 23,3 Mio. tatsächlich aufgewendet.

Jahr	Budget Brücken [€]	Abrechnung [€]	Differenz [€]
2020	9.229.500	16.846.376	-7.644.876
2021	32.820.400	23.639.731	9.180.669
2022	27.127.600	30.253.041	-3.125.441
2023	17.907.800	22.612.354	-4.704.554
2024	14.334.300	noch nicht erfolgt	---
2025	8.641.000	noch nicht erfolgt	---
2020 - 2023	87.085.300	93.379.502	-6.294.202

Die Frage wie viel Mittel benötigt gewesen wären, kann nur im Rahmen einer langfristigen Betrachtung beantwortet werden. Mit Stand 2023 weisen von den 614 Brücken an Landesstraßen zwei die Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) und 66 die Zustandsklasse 4 (schlecht) auf. Es darf angemerkt werden, dass gemäß RVS 13.03.11 Brücken in Zustandsklasse 4 keine Einschränkung der Tragfähigkeit aufweisen (dürfen).

Es ist weder erforderlich noch wirtschaftlich, alle Brücken in Zustandsklasse 4 möglichst zeitnah zu sanieren; es geht darum, die Anzahl der Brücken in Zustandsklasse 4 auf einem bestimmten Niveau zu halten um weitere Investitionsstaus zu vermeiden. So kann es durchaus vorkommen, dass Brücken in Zustandsnote 4 bewusst im Netz gehalten werden, wenn sie durch einen Neubau ersetzt werden. Der genaue Zeitpunkt für den Ersatzneubau wird im Zuge der Brückeninspektion laufend evaluiert.

Die Brücken in Zustandsklasse 4 sind daher sukzessive instand zu setzen, um zukünftige Einschränkungen der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit zu vermeiden. Dazu ist eine Strategie in Ausarbeitung, die bis Ende April 2025 fertig gestellt wird. Aufgrund der dazu bisher vorliegenden Ergebnisse sind in den nächsten Jahren (2026-2032) Mittel in Höhe von ca. € 18 Mio./Jahr (Preisbasis 2024, dieser Betrag ist jährlich zu valorisieren) erforderlich.

2. **Der Rechnungshof empfiehlt die „Einrichtung einer landesweiten Prüfstelle für Landes- und Gemeindebrücken“. Laut dem Bericht lehnte das Land Vorarlberg mangels Personal ab und es liege auch keine Kosten-Nutzen-Analyse dazu vor. Es hätte zwar Gespräche mit dem Gemeindeverband hinsichtlich der Evaluation möglicher Kooperationen gegeben (Juli 2022), jedoch wurden keine weiteren Schritte unternommen.**
 - a. **Hat der Gemeindeverband ein Ergebnis an das Amt der Vorarlberger Landesregierung übermittelt, das ein mögliches Interesse der Gemeinden an**

einer landesweiten Prüfstelle abbildet? Falls ja, was waren die Ergebnisse dieser Umfrage?

Seitens des Gemeindeverbandes wurden bislang keine diesbezüglichen Informationen an das Land übermittelt. Anzumerken ist, dass bis auf Wien in keinem Bundesland eine landesweite Prüfstelle für Landes- und Gemeindebrücken existiert.

- b. Hat die Abteilung Straßenbau des Amtes der Vorarlberger Landesregierung zum Zwecke zur Durchführung von Schulungen zu Brückenprüfungen und Pflichten nach dem Straßengesetz Bildungseinrichtungen kontaktiert? Wenn ja, wann, welche und sind konkrete Termine zustande gekommen (Falls ja, wann?)?**

Ja, bei der Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr (FSV) wurde am 18.05.2022 dieses Thema seitens des Landes angesprochen. Die FSV-Tagung „Brückenprüfer-Erfahrungsaustausch“ findet alle 2 Jahre statt. Zu dieser Tagung werden über die FSV auch die Gemeinden eingeladen. Am 29.09.2022 und 25.09.2024 haben solche Termine stattgefunden.

- c. Im Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 steht, dass „das Land Vorarlberg den Vorarlberger Gemeindeverband auf eine Schulung im September 2022 in Wien hinwies“. Haben Sie, Ihr Vorgänger oder Ihre nachgeordneten Abteilungen weitere Schritte für diesbezügliche Schulungen unternommen? Wenn ja, welche?**

Dem Gemeindeverband wurde am 18.07.2022 seitens der Abteilung Straßenbau (VIIb) schriftlich mitgeteilt, dass neuerlich eine FSV-Tagung „Brückenprüfer-Erfahrungsaustausch“ am 29.09.2022 stattfindet. Diese Tagungen finden alle 2 Jahre statt. Bei den von der FSV ebenfalls angebotenen Lehrgängen „Brückeninspektoren“ nehmen nach Auskunft der FSV auch Mitarbeiter von Gemeinden teil. Die nächsten Lehrgänge finden am 24.03.2025, 22.04.2025 und 24.11.2025 statt.

Seit Anfang 2012 kooperiert die FSV auch mit dem Fachmagazin für österreichische Städte und Gemeinden, dem EuroKommunal-Magazin. Hierbei gestaltet die FSV monatlich einen Artikel zu einem aktuellen Thema des Verkehrswesens, der in weiterer Folge im Magazin publiziert wird. Hier gab es schon öfter Artikel zur kommunalen Brückenerhaltung.

- d. Ist nach dem Juli 2022 ein weiterer Termin zwischen dem Land Vorarlberg und dem Vorarlberger Gemeindeverband zustande gekommen, um eine landesweite Prüfstelle zu erörtern? Falls ja: Wann; wer war dabei; was waren die Inhalte und Ergebnisse dieses Termins; weshalb wurde dem Rechnungshof gegenüber das Gegenteil behauptet? Falls nein: Weshalb ist kein Folgetermin zustande gekommen?**

Aufgrund der Absage des auf 07.11.2022 vereinbarten Nachfolgetermins durch den Gemeindeverband wurden zu diesem Thema keine weiteren Gespräche mehr geführt. Dies wurde dem Rechnungshof auch in dieser Form mitgeteilt.

Anmerkung: Das Land Vorarlberg hat alle seine Landesbrücken vollständig erfasst und sämtliche Brückenprüfungen zu 100 % erfüllt. Der diesbezügliche Stand bei den Gemeinden ist uns nicht bekannt. Erst wenn klar ist, dass seitens der Gemeinden ein Bedarf und ein Interesse an einer zentralen Prüfstelle besteht, macht es Sinn eine Kooperation mit dem Land vertieft zu untersuchen. Eine Übernahme der Aufgaben einer solchen gemeinsamen Prüfstelle (für die Gemeinden und das Land) durch die Abteilung Straßenbau (VIIb) ist mit den vorhandenen Personalressourcen jedenfalls auszuschließen.

3. Was sind Ihrer Meinung nach mögliche Gründe, weshalb das in den Jahren 2020 bis 2023 kostenpflichtig zur Verfügung gestellte Brückeninspektionsgerät inklusive Personal für die Erhebung des Erhaltungszustands von Brücken pro Jahr lediglich von einer Gemeinde in Anspruch genommen wurde?

Das vorhandene Brückeninspektionsgerät des Landes wird in erster Linie für die Prüfung und Instandhaltungsmaßnahmen (durch Eigenpersonal) der Bauwerke an Landesstraßen benötigt. Es bestehen nur geringe freie Kapazitäten für eine Vermietung, wofür auch das Personal für die Bedienung des Geräts bereitgestellt werden muss. Darüber hinaus ist das Inspektionsgerät des Landes, das für die Prüfung großer Brücken ausgelegt ist, für einen Einsatz bei den überwiegend kleinen Gemeindestraßenbrücken vielfach nicht zweckmäßig oder wirtschaftlich ist.

4. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dass es an möglichen Kooperationen mit Synergieeffekten mit dem Gemeindeverband interessiert sei, der Gemeindeverband jedoch keinen Bedarf für Kooperationen gesehen hätte.

a. Setzte sich Ihr Vorgänger nicht genug beim Gemeindeverband für diese Kooperationen ein?

siehe Antwort zu Frage 2. d.

b. Werden Sie sich diesbezüglich stärker beim Gemeindeverband einsetzen?

Wie im Bericht des Rechnungshofs ausgeführt, besteht seitens des Landes weiterhin die Bereitschaft an einer Evaluierung von Synergiepotentialen mitzuwirken, wobei seitens des Landes primär Kooperationspotentialen auf Gemeindeebene gesehen werden. Wie in der Beantwortung der Frage 2.d. bereits ausgeführt, muss seitens der Gemeinden ein diesbezügliches Interesse an Kooperationen oder einer landesweiten Prüfstelle bestehen. Dabei ist auszuschließen, dass eine solche Serviceeinrichtung seitens des Landes unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden kann.

c. Welche Schritte werden Sie konkret unternehmen?

Ich nehme den Bericht des Rechnungshofs sowie ihre Anfrage gerne zum Anlass diesbezüglich noch einmal mit dem Gemeindeverband Kontakt aufzunehmen.

5. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dieses hätte keine ausreichenden Ressourcen für die Umsetzung von Empfehlungen, um Synergiepotenziale bei der Erhebung des Erhaltungszustands und bei der baulichen Erhaltung von Brücken auszuschöpfen.

a. Wieso setzen Sie sich beim Finanzreferenten der Landesregierung nicht für ausreichend finanzielle Mittel ein?

Solange weder ein ausreichend klares Grundinteresse an Kooperationen unter den Gemeinden oder an einer Zusammenarbeit mit dem Land vorliegt, eine Evaluierung möglicher Kooperationen und eine Abschätzung der damit verbundenen Kosten bzw. zur Kostentragung vorliegen, sind Verhandlungen mit dem Landesfinanzreferenten weder sinnvoll noch erfolgversprechend.

b. In welchem Umfang müssten Ihrerseits die Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit Sie diese als ausreichend und angemessen erachten würden?

Diese Frage kann erst nach Vorliegen einer entsprechenden Evaluierung beantwortet werden.

6. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 weist das Land Vorarlberg darauf hin, dass weiterhin die Bereitschaft bestehen würde, „an einer Evaluierung mitzuwirken sowie die Gemeinden über die Pflichten als Straßenerhalter zu informieren (z.B. durch Kurse in der Verwaltungsakademie des Landes), sofern die Gemeinden bzw. der Vorarlberger Gemeindeverband daran interessiert seien.“

a. Weshalb stoßen bzw. stießen Sie oder Ihr Vorgänger diese Prozesse nicht aktiv an und sollten Sie oder Ihr Vorgänger diese Prozesse aktiv angestoßen haben, weshalb blieben Sie oder Ihr Vorgänger erfolglos?

Sowohl das Thema der Verpflichtung der Straßenerhalter Brückenprüfungen gemäß dem Stand der Technik durchzuführen als auch mögliche Kooperationen wurden durch die zuständige Abteilung Straßenbau im Auftrag des damals zuständigen Mitglieds der Landesregierung aktiv angestoßen. Wie bereits im Bericht des Rechnungshofs dokumentiert, bestand seitens des Gemeindeverbandes offensichtlich kein unmittelbares Interesse an einer Vertiefung dieses Themas.

7. Erachten Sie die folgenden unverbindlichen Erhaltungsziele als ausreichend und gegenüber den hart arbeitenden Menschen in Vorarlberg als angemessen? Bitte um Begründung.

a. Die Benutzbarkeit für die Verkehrsteilnehmenden und damit die Tragfähigkeit der Brücken dürfen nicht eingeschränkt werden.

und

b. Brücken in der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) sind zu vermeiden.

Diese beiden Ziele erachte ich weiterhin für sinnvoll, um die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Landesstraßen für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu gewährleisten.

c. Brücken in der Zustandsklasse 4 (schlecht) sind laufend zu sanieren, um einen Investitionsstau zu vermeiden; zumindest darf sich der Anteil der Brücken in der Zustandsklasse 4 nicht weiter erhöhen.

Ja, auch dieses Ziel halte ich grundsätzlich weiterhin für sinnvoll und notwendig. Das Ziel, dass sich die Zahl der Brücken in Zustandsklasse 4 nicht erhöhen darf, ist meiner Meinung nach jedoch zu absolut formuliert. Wie hoch der Anteil der Brücken, die sich in Zustandsklasse 4 befinden, sein soll, ist im Rahmen der Ausarbeitung der Werterhaltungsstrategie näher zu konkretisieren.

8. Wie hat sich im Zeitraum zwischen 2019 und 2024 die Anzahl an Brücken in der Zustandsklasse 5 entwickelt?

Im Zeitraum 2019 bis Ende 2023 blieb die Anzahl der Brücken in Zustandsklasse 5 unverändert. Dabei handelt es sich um die denkmalgeschützte Senderbrücke (Holzbrücke) an der L 41, die nach dem Ersatz durch eine Behelfsbrücke nur noch dem Fußgänger- und Radverkehr verwendet wird. Auf eine Instandsetzung wird nach Möglichkeit zugewartet, bis die Rahmenbedingungen in Zusammenhang mit dem geplanten Bau der S 18 (und der damit einhergehenden Sperre der L 41) ausreichend geklärt sind. Bei der zweiten Brücke in Zustandsklasse 5 handelt es sich um die ebenfalls denkmalgeschützte Rheinbrücke Lustenau – Widnau (CH) im Zuge der L44. Vereinbarungsgemäß ist für diese Brücke die Gemeinde Widnau bzw. der Kanton St. Gallen zuständig.

9. Wie hat sich im Zeitraum zwischen 2019 und 2024 die Anzahl an Brücken in der Zustandsklasse 4 entwickelt?

Die Daten für das Jahr 2024 liegen noch nicht vollständig vor, da Prüfberichte aus dem Jahr 2024 noch ausgewertet und erfasst werden müssen. Die Zahl der Brücken in Zustandsklasse 4 hat sich im Zeitraum 2019 bis Ende 2023 von 62 auf 66 Stück erhöht. Damit liegt der Anteil der Brücken in Zustandsklasse 4 und 5 aktuell bei 11,1%.

10. Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die Landesregierung die Erhaltungsziele erreicht?

Unter Berücksichtigung der eingeschränkten Nutzung der Senderbrücke und der Zuständigkeit der Schweizer Kollegen für die Widnauer Rheinbrücke wurden die informell festgelegten Ziele hinsichtlich der Zustandsklasse 5 erfüllt, das Ziel hinsichtlich der Brücken in Zustandsklasse 4 knapp nicht erreicht.

11. Laut Bericht des Rechnungshofs Reihe VORARLBERG 2024/4 hat das Land Vorarlberg im November 2021 das Projekt „Werterhaltungsstrategie Landesstraßen“ gestartet. Davon waren laut Projektauftrag sämtliche Anlagen der Landesstraßen (wie Brücken) umfasst. Das Projektende war mit März 2023 geplant und das Land Vorarlberg schätzte die Kosten auf 90.000 Euro. Im Februar 2023 prognostizierte der externe Partner das Gesamtprojekt auf 250.000 Euro. Parallel dazu startete das Land Vorarlberg mit demselben Konsulenten im November 2022 ein Pilotprojekt bei 50 Brücken. Der beauftragte Konsulent konnte den Abgabetermin nicht einhalten und legte das Ergebnis nur als Entwurf vor.

Der zu erbringende Leistungsumfang für eine Werterhaltungsstrategie für die wesentlichen Straßenverkehrsanlagen an Landesstraßen wurde mit einem potentiellen Auftragnehmer, der auch das Pavement-Management-System der Abteilung Straßenbau (PMS) seit vielen Jahren erfolgreich betreut und über große Erfahrung verfügt, abgestimmt. Als Auftragswert wurde auf dieser Grundlage ein Betrag in Höhe von rund € 90.000 ermittelt.

Die Firma wurde auf Grund der Komplexität des Themas sowohl zur Legung eines Angebotes für ein Pilotprojekt für 50 Brücken (um Erfahrungen zu sammeln), als auch in weiterer Folge für eine Erweiterung auf alle wesentlichen Straßenverkehrsanlagen (außer Beläge, für die die relevanten Informationen im Rahmen des PMS bereits vorliegen) gebeten, ein Angebot zu legen. Auf Grundlage des eingelangten Angebotes in Höhe von rund € 19.000 für das Pilotprojekt wurde die Firma Deighton, Wien im November 2022 mit der diesbezüglichen Ausarbeitung beauftragt. Im Zuge der Ausarbeitung seitens des AN wurde der Abteilung Straßenbau mitgeteilt, dass aufgrund der Größenordnung und Komplexität des Projekts für die Ausarbeitung einer Gesamtstrategie für alle wesentlichen Straßenverkehrsanlagen eine deutliche Überschreitung des geschätzten Auftragswerts zu erwarten ist, weshalb auf Grund der Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes auf eine konkrete Angebotslegung verzichtet wurde. Im April 2024 wurde der Vorabzug des Pilotprojektes zur finalen Abstimmung übermittelt. Unmittelbar danach wurde das Büro in Wien überraschend aufgelassen.

a. Welche Kosten sind durch das im November 2022 gestartete Pilotprojekt entstanden?

Es sind Kosten in Höhe von € 18.966,72 inkl. MwSt. entstanden.

b. Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung vor Durchführung des Pilotprojekts eine Leistungsvereinbarung oder ähnliches abgeschlossen? Falls ja:

i. Welcher Leistungsumfang war zu welchen Konditionen angeboten?

Die zu erbringenden Leistungen waren im Angebot bzw. dem Auftragschreiben klar definiert:

- LP-S1 Dateneingabe und Datenaktualisierung
- LP-S2 Pilotaufsetzung von Systemkonfiguration Brücken
- LP-S3 BMS Analyse
- LP-S4 Daten- und Ergebnisaufbereitung Brücken
- Gesamtpreis brutto mit Nachlass in Höhe von € 18.966 zuzüglich Aufwand für Besprechungen vor Ort nach Aufwand.

ii. Rechtfertigte die Leistungsvereinbarung die unter Punkt a. entstandenen Kosten?

Mit dem Pilotprojekt bzw. den erbrachten Leistungen konnten wertvolle Erkenntnisse für die weitere Ausarbeitung einer Teilstrategie für alle Brücken gewonnen werden.

c. Wussten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung vor Auftragsvergabe, welche Kosten durch das Pilotprojekt für 50 Brücken entstehen werden?

i. Falls ja: Haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken hochgerechnet?

Ja, wie bereits in der Beantwortung der Frage 11 ausgeführt, waren sowohl die Kosten für das Pilotprojekt bekannt, als auch der geschätzte Auftragswert in Höhe von rund € 90.000 für die Ausarbeitung einer Gesamtstrategie für alle wesentlichen Straßenverkehrsanlagen (ohne Beläge).

Falls nein: Weshalb haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung den Auftrag dennoch erteilt?

Es wird angemerkt, dass über das Pilotprojekt hinaus an die Firma Deighton kein weiterer Auftrag erteilt wurde.

d. Sollten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken hochgerechnet haben: wäre die im Februar 2023 prognostizierte Summe von 250.000 bereits früher für Sie, Ihren Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung absehbar gewesen? Weshalb haben Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung den Auftrag für das Pilotprojekt trotz absehbarer prognostizierter Kosten in Höhe von über 200.000 Euro erteilt? und

e. Sollten Sie, Ihr Vorgänger bzw. die zuständige Abteilung sich die Kosten für das Pilotprojekt auf knapp 600 Landesbrücken nicht hochgerechnet haben: Weshalb haben Sie die Kosten nicht hochgerechnet?

Der ursprünglich geschätzte Auftragswert hat unter Berücksichtigung einer Valorisierung weiter Gültigkeit. Der im Bericht des Rechnungshofs angeführte

Betrag in Höhe von € 250.000 stellte eine unverbindliche Abschätzung der Firma Deighton für eine Ausarbeitung einer Gesamtstrategie für alle wesentlichen Straßenverkehrsanlagen dar. Aufgrund der Höhe des Betrags wurde auf eine konkrete Angebotslegung verzichtet eine weitere Beauftragung dieser Firma, die ohnehin kurz darauf aufgelöst wurde, nicht weiterverfolgt.

12. Laut Bericht fand im Jahr 2024 eine neue Ausschreibung für die Vergabe einer Werterhaltungsstrategie statt.

a. Bis wann erhalten wir von Ihnen eine umfassende Strategie zur Brückensanierung?

Gemäß Auftrag vom 20.08.2024 wurde mit dem neuen Auftragnehmer die Fertigstellung der Teilstrategie Brücken bis Ende Jänner 2025 vertraglich vereinbart. Die Fertigstellung der ebenfalls beauftragten Teilstrategien für Tunnel und Galerien sowie Mauern ist mit Ende März 2025 festgelegt. Die Zusammenführung dieser Teilstrategien mit der bereits vorliegenden PMS-Analyse für Beläge sowie der Strategie für elektromaschinelle Anlagen durch einen zweiten bereits beauftragten Auftragnehmer ist bis Ende April 2025 zu erwarten.

b. Mit welchen Kosten rechnen Sie, die bei der Erstellung der Strategie entstehen werden?

Gemäß Auftrag vom 20.08.2024 beträgt die Auftragssumme für die Teilstrategie Brücken € 23.112,00 inkl. MwSt. Für alle weiteren Teilstrategien sowie der Zusammenführung zu einer Gesamtstrategie werden Gesamtkosten in Höhe von € 85.000 erwartet. Diese Kosten liegen somit im Bereich des ursprünglich ermittelten Gesamtauftragswerts.

c. Ist davon auszugehen, dass der zweite Anlauf für die Erstellung einer Werterhaltungsstrategie fertiggestellt wird? Falls ja, was werden Sie anders machen als beim ersten Mal? Falls nein, weshalb nicht?

Ja, davon ist auszugehen. Die beauftragten Arbeiten werden in laufender Abstimmung mit dem Auftraggeber durchgeführt und es liegen auch bereits erste Teilergebnisse vor, das Projekt ist im Zeitplan. Durch die Aufteilung der Ausarbeitung der Gesamtstrategie für alle SVA und den Teilstrategien für Brücken, Mauern, Tunnel und Galerien wurde auch ein allfälliges und sehr unwahrscheinliches Ausfallrisiko minimiert.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Christof Bitschi
Landesstatthalter